

**TINJAUAN YURIDIS FUNGSI KONOSEMEN DALAM PERJANJIAN
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT**

RANI / D 101 08 359

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul Tinjauan Yuridis Fungsi Konosemen dalam Perjanjian Pengangkutan Barang di Laut. Dengan identifikasi masalah fungsi konosemen sebagai dokumen kontrak pengangkutan barang dilaut dan fungsi konosemen sebagai bukti kepemilikan barang, yang bertujuan untuk menjelaskan sejauh mana fungsi konosemen sebagai dokumen kontrak pengangkutan barang melalui laut bagi para pihak, memahami dan menjelaskan berkaitan dengan kedudukan fungsi konosemen sebagai bukti kepemilikan barang dalam pelaksanaannya .

Dengan Metode Penelitian Hukum Normatif, penelitian ini tertuju pada studi bahan hukum primer menyangkut peraturan perundangan yang mengatur tentang Fungsi Dan Peran Konosemen Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut secara khusus dan bahan hukum sekunder melalui proses penelusuran literatur yang membahas mengenai hal tersebut serta kaitannya dengan perjanjian pengangkutan barang di laut. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa fungsi konosemen sebagai dokumen kontrak pengangkutan barang dilaut adalah suatu perjanjian yang dibuat secara tertulis dengan kata lain Fungsi Pembuktian Kontrak Pengangkutan dalam konosemen adalah untuk mengamankan transaksi, sedangkan fungsi konosemen sebagai bukti kepemilikan barang adalah memberikan hak kepada pemegangnya untuk menerima barang-barang dengan menunjukan konosemen (bill of lading) tersebut.

Kata Kunci : Fungsinya konosemen sebagai dokumen kontrak dan bukti kepemilikan barang

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam lalu lintas perdagangan melalui pengangkutan laut, merupakan hal yang sangat dibutuhkan oleh para pelaku ekonomi. Apalagi pengiriman barang dalam jumlah yang besar, hal mana terhadap pelaku ekonomi atau pebisnis tentunya sangat relevan dengan efisiensi dari segi ekonomi.

Proses ini tentunya terdapat peristiwa hukum yang melahirkan hubungan hukum perjanjian baik bagi si pengirim maupun penyelenggara pengiriman barang atau pengangkut. Hubungan hukum perjanjian ini lahir atas kesepakatan kedua belah pihak melalui instrument administrasi pengiriman barang berupa tanda terima (*onvangbewijs*) terhadap barang-barang angkutan tersebut.

Selanjutnya menurut Pasal 504 KUHD tanda terima dimaksud jika dikehendaki oleh si pengirim dapat ditukarkan dengan konosemen (*cognossement*).

Uraian di atas dari segi sifatnya menunjukkan terdapat perbedaan menyangkut surat tanda terima dan konosemen itu sendiri. Ditilik dari maknanya ternyata kehendak penukaran tersebut dikarenakan surat tanda terima itu, hanya merupakan tanda bukti penerimaan barang-barang yang diangkut saja, sedangkan pengertian konosemen sendiri meliputi pengertian yang cukup luas, yaitu tidak hanya merupakan tanda bukti penerimaan barang tetapi juga merupakan surat berharga, yang dapat diperjual belikan dengan mudah. Dalam konteks ini tentunya dari sudut pandang pelaku bisnis konosemen

mempunyai kedudukan yang sangat menguntungkan dibanding sekedar surat tanda terima.¹

Pasal 506 KUHD menyebutkan apa yang dimaksud dengan konosemen yaitu : akta bertanggal dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa dia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkut ke suatu tempat tertentu dengan alamat tertentu pula, selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada seorang tertentu (penerima), disertai dengan janji-janji (syarat-syarat) untuk penyerahan barang-barang itu.

Ketentuan ini meliputi unsur-unsur dari konosemen itu adalah sebuah akta yang berisikan yaitu :

1. terdapatnya pencantuman tanggal penerimaan barang ;
2. pencantuman nama pengangkut ;
3. pencantuman terhadap barang-barang tertentu ;
4. alamat tujuan barang ;
5. kepada siapa penerimaan barang tersebut (ditunjuk di dalamnya) ;
6. klausula penyerahan barang ; serta
7. perbuatan penandatanganan

Kedudukan Konosemen yang juga memuat perihal kebendaan, dimana ini berarti bahwa konosemen juga mempunyai sifat kebendaan (*Droit de Suite*) yang menunjukan setiap pemegangnya berhak dan/atau menuntut penyerahan barang-barang yang tercantum di dalam konosemen tersebut kepada siapa penyelenggaraan pengangkutan itu diadakan. Lebih lanjut penyerahan konosemen, sebelum barang-barang yang tersebut di dalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai suatu penyerahan barang-barang tersebut.²

Kata dianggap pada pasal ini menunjukan bahwa penyerahan konosemen itu sekaligus merupakan atau sama kedudukannya bahwa penerima telah menerima barang-barang sebagaimana yang tercantum di dalam konosemen tersebut walaupun barang-barang

tersebut secara riil belum berada pada penguasaannya.

Disisi lain dalam praktik konosemen tersebut dalam penerbitannya ada yang atas nama dan ada yang atas pengganti. Dari kedudukan kedua konosemen ini menurut H.M.N. Purwosutjipto,³ karena konosemen kepada pengganti ini mudah diserahkan kepada orang lain, maka konosemen jenis ini mudah diperjualbelikan. Hal tersebut yang terakhir ini merupakan unsur mutlak bagi surat berharga, dan dengan begitu konosemen jenis kepada pengganti mempunyai dua fungsi, yaitu sebagai bukti penerimaan barang-barang muatan yang diberikan oleh pengangkut dan sebagai surat berharga. Sedangkan konosemen atas nama karena peralihan haknya harus dengan sesi, yang prosedur peralihannya harus melalui jalan yang berliku-liku, maka konosemen ini sukar diperjualbelikan. Hal ini memang menjadi kehendak masing-masing pihak, yang menginginkan agar konosemen tersebut tidak diperjualbelikan. Konosemen jenis ini bukan surat berharga, tetapi surat yang berharga (*papieren van waarde*).

B. Rumusan Masalah

Berangkat dari uraian singkat di atas, maka dalam skripsi ini penulis mencoba mensistimatisasi permasalahan yang meliputi :

1. Bagaimanakah fungsinya konosemen sebagai dokumen kontrak pengangkutan barang dilaut ?
2. Bagaimanakah fungsi konosemen sebagai bukti kepemilikan barang ?

II. PEMBAHASAN

A. Fungsi Pembuktian Kontrak Pengangkutan

Kontrak merupakan makna khusus dari pada perjanjian yang bermakna umum. Atau dengan kata lain bahwa kontrak selalu dimaknai adalah suatu perjanjian yang dibuat secara tertulis.

Peter Mahmud Marzuki,⁴ menyebutkan bahwa fungsi kontrak di dalam bisnis adalah

¹H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Seri 5, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 2000, hlm., 207-208.

²Lihat Pasal 517a KUHD.

³H.M.N. Purwosutjipto, *op cit.*, hlm., 215-216.

⁴Peter Mahmud Marzuki, *Kontrak Bisnis Internasional* (bahan kuliah Magister Hukum Universitas Airlangga), Surabaya, 2001, hlm., 1.

untuk mengamankan transaksi. Tidak dapat disangkal bahwa hubungan bisnis dimulai dari kontrak. Tanpa adanya kontrak, tidak mungkin hubungan bisnis dilakukan. Kontrak dapat dilakukan secara lisan maupun tertulis. Bahkan dalam *Convention on International Sale of Goods* tahun 1980 kontrak secara lisan juga diakui. Akan tetapi mengingat bahwa fungsi kontrak adalah untuk mengamankan transaksi bisnis, jika kontrak secara lisan oleh para pihak dapat dipandang aman karena integritas masing-masing pihak memang dapat dijamin, mereka tidak perlu membuat kontrak tertulis. Hanya saja apabila ada pihak ketiga yang mungkin keberatan dengan kontrak itu dan menantang kedua belah pihak harus membuktikan adanya kontrak itu dengan bukti lainnya.

Kontrak juga mempunyai fungsi ekonomi, dan mengenai hal ini Michael J. Trebillock sebagaimana dikutip oleh Erman Rajagukguk,⁵ menyebutkan bahwa sedikitnya ada 4 (empat) fungsi kontrak bila dipandang dari sudut ekonomi. *Pertama*, kontrak yang memuat ganti rugi bila salah satu pihak melakukan wanprestasi atau melanggar kontrak, akan memberikan *an essential check on opportunism in nonsimultaneous exchange* dengan menjamin pihak yang satu, dalam pelaksanaan kontrak, tidak berhadapan dengan resiko, daripada kerja sama dengan pihak lainnya. *Kedua* memakai para pihak *given categories of exchange* dengan seperangkat ketentuan kontrak (dimana mereka bebas untuk menentukannya bila mereka mau) sehingga akan mengurangi *transaction cost*. *Ketiga* mengurangi ketidakhati-hatian para pihak dengan memberikan tanggung jawab kepada pihak yang mengakibatkan kerugian kepada pihak lainnya. *Keempat* memformulasikan seperangkat ketentuan yang merupakan alasan yang memaafkan dalam pelaksanaan kontrak sehingga dapat dilaksanakannya *efficient exchanges* tetapi tidak mendorong pelaksanaan *inefficient exchanges* yang tidak memenuhi kriteria *efisiensi pareto*.

Menurut Scheltema menggolongkan surat atas tunjuk dan surat atas pengganti itu menjadi tiga golongan, dimana salah satunya yaitu, *Zakenrechtelijke Papieren* (surat-surat yang bersifat hukum kebendaan).

Kontrak yang terjamin berdasarkan kebebasan berkontrak menurut Pasal 1338 KUHPdt juga wajib mengacu akan syarat sahnya perjanjian, khususnya syarat kecakapan dalam bentuknya konosemen (*bill of lading*) sebagaimana disebutkan dalam ketentuan Pasal 504 Pengirim dapat meminta agar pengangkut mengeluarkan konosemen tentang barang yang diterimanya untuk diangkut, dengan menarik kembali tanda terima, sekiranya telah dikeluarkan olehnya. Pengirim di lain pihak wajib memberikan pada waktu yang tepat bahan-bahan yang diperlukan guna pengisian konosemennya. Pasal 505, Nakhoda berwenang mengeluarkan konosemen barang-barang yang diterima untuk dimuat di kapal yang dipimpinya, kecuali jika ada orang lain yang ditugaskan untuk mengeluarkannya.

Dari kedua ketentuan tersebut dapat diketahui bahwa kecakapan untuk menerbitkan sebuah Konosemen (*bill of lading*) atas permintaan pengirim adalah perusahaan pengangkutan (perusahaan pelayaran) dan nakhoda kapal.

Konosemen (*bill of lading*) sebagai bukti kontrak pengangkutan dalam praktek digantungkan pada, apakah pihak yang menyewa yang memegang konosemen (*bill of lading*). Apabila barang-barang diangkut dengan kapal oleh pihak yang menyewa, konosemen (*bill of lading*) tidak menggantikan sewa kapal untuk keperluan mengatur hubungan kontraktual antara pemilik kapal dan pihak yang menyewa. Apabila pengangkut atau pemegang konosemen (*bill of lading*) pada saat itu adalah pihak yang menyewa maka ketentuan-ketentuan konosemenlah (*bill of lading*) yang mengatur tentang kontrak pengangkutan. Sebagai aturan umum, pengangkut berhak untuk meminta pemilik kapal untuk bertanggung jawab atas barang-barangnya dan meminta penyerahan barang-barang tersebut berdasarkan ketentuan-ketentuan dalam konosemen (*bill of lading*).

⁵Erman Rajagukguk, *Kontrak Dan Fungsinya*, Jurnal Magister Hukum UI, 1999, hlm. 46.

Pemilik kapal karenanya tidak dapat mengandalkan dirinya pada ketentuan-ketentuan sewa kapal yang tidak dimaksud di dalam konosemen (*bill of lading*). Pengangkut dan pemilik kapal, konosemen (*bill of lading*) membuktikan kontrak pengangkutan dan dalam hal demikian dapat ditambah atau dibatalkan dengan dokumen tambahan. Akan tetapi sepanjang, di antara pemilik kapal dan penerima barang di dalam materi konosemen (*bill of lading*) tersebut sesuai dengan kontrak pengangkutan. Sejalan dengan hal jika dikatakan bahwa konosemen tersebut adalah suatu akta yang wajib ditanda tangani oleh para pihak, maka adakalanya di dalam praktek terdapat konosemen yang di tanda tangani hanya oleh satu pihak di sisi lain ditandatangani oleh lebih dari satu pihak. Dalam perspektif hukum kontrak, dikatakan bahwa kontrak tidak lain adalah perjanjian yang sengaja dibuat secara tertulis sebagai suatu alat bukti bagi para pihak. Untuk itu, kontrak dibuat dengan pembubuhan tanda tangan sebagai tanda persetujuan dan kesepakatan atas apa yang terurai di dalam kontrak dimaksud. Konosemen sebagai suatu akta yang memang sengaja dibuat untuk dijadikan alat bukti tentang suatu peristiwa dan ditandatangani. Dari uraian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa untuk dapat dikatakan konosemen adalah suatu akta, maka surat tersebut harus :

1. ditandatangani;
2. memuat peristiwa yang menjadi dasar sesuatu hak atas perikatan;
3. diperuntukan untuk alat bukti.

Khususnya konosemen (*bill of lading*) yang hanya ditandatangani oleh satu pihak saja sebagaimana dimungkinkan oleh Pasal 504 KUHD,⁶ berdasarkan permintaan pengirim dengan memperlihatkan sekaligus menarik kembali tanda terima barang untuk diganti dengan konosemen oleh pengangkut yang bersangkutan. Jenis konosemen (*bill of lading*) ini dalam praktek karakteristiknya

dapat kita lihat konosemen (*bill of lading*) yang diterbitkan oleh Perusahaan Pelayaran tertentu.

Penandatanganan konosemen yang diterbitkan, hanya ditandatangani oleh pihak perusahaan tersebut. Mengingat karakter konosemen merupakan suatu akta sebagaimana disebutkan di atas, maka dapat dikatakan konosemenn (*bill of lading*) dimaksud menyimpangi ketentuan Pasal 1320 jo Pasal 1339 KUHPdt disebutkan bahwa : “Suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang secara tegas dinyatakan di dalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang. Keberlakuan pasal-pasal di dalam KUHPdt terhadap ketentuan KUHD di dasarkan pada ketentuan Pasal 1 KUHD sebagai muatan prinsip atau asas *lex specialis derogate lex generali*.

Pembubuhan tanda tangan para pihak berdasarkan kesepakatan menjadi sangat penting, mengingat kepentingan pihak-pihak yang dikuasai oleh hukum konosemen sebagaimana tertuang dalam KUHD.

Pengakuan penerimaan barang-barang yang disebutkan di dalamnya oleh pengangkut biasanya berisi bermacam-macam pernyataan tentang jumlah dan keadaan barang. Apabila konosemen (*bill of lading*) tersebut dibuat dengan adanya unsur penipuan atau kelalaian, maka pernyataan tersebut dapat dijadikan dasar tindakan oleh pihak ketiga (yang mengalami kerugian) atas perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengangkut, khususnya pihak penerima barang yang menerima dan membayar dokumen pelayaran dalam keadaan yang fakta sebenarnya telah diungkapkan, maka penerima barang akan menolaknya.

Mengandung anti meliputi seluruh perjanjian, baik yang namanya dikenal maupun yang tidak dikenal oleh undangundang. Asas kebebasan berkontrak (*contract vrijheid*) berhubungan dengan isi perjanjian, yaitu menentukan “apa” dan “siapa” perjanjian itu diadakan. Perjanjian yang diperbuat sesuai dengan ketentuan Pasal 1320 BW ini mempunyai kekuatan

⁶Bandingkan ketentuan Pasal 504 dan 505 dimana kedua Pasal tersebut secara tegas memisahkan dapatnya orang atau badan hukum dalam menerbitkan konosomen.

mengikat.⁷ Hal ini mengandung maksud untuk menyatakan kekuatan perjanjian, yaitu kekuatan yang sama dengan suatu Undang-undang. Kekuatan seperti itu diberikan kepada semua perjanjian yang dibuat secara sah. Perkataan "semua".⁸

Ketentuan penyerahan barang dengan konosemen yang diatur dalam Pasal 509 KUHD tidak secara tegas memisahkan oleh siapa yang menerbitkan konosemen sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 504 (oleh pengangkut) jo Pasal 505 KUHD (oleh nahkoda), sehingga konsekuensi logis dalam hal kerugian yang mungkin diderita karenanya dalam hal timbul perselisihan antara para pihak diserahkan kepada keputusan hakim. Peristiwa hukum yang diatur dalam ketentuan Pasal 509 KUHD tentunya menyangkut pertanggungjawaban hukum kepada siapa hal tersebut ditujukan. Bertumpu pada penerbitan konosemen (*bill of lading*) sebagaimana terlampir, baik keduanya dalam klausul perjanjiannya ditetapkan kewajiban Nahkoda menanggung kerugian yang timbul dari penerbitan konosemen (*bill of lading*) tersebut. Yang secara rinci dapat digambarkan sebagai berikut :

1. Konosemen Perusahaan Pelayaran PT.X, dalam klausul perjanjiannya disebutkan sebagai berikut :
 - a. Nahkoda bertanggung jawab menyampaikan barang-barang yang dimuatnya kepada penerima di pelabuhan tujuan, dan senantiasa memelihara muatannya selama berada dalam pengawasannya serta berkewajiban mengganti kerugiandst.
 - b. Sesampainya dipelabuhan Nahkoda segera memberitahukan kedatangan kepada penerima.
 - c. Paling lambat 3 (tiga) hari setelah pemberitahuan Nahkoda, penerima harus telah

membongkar/mengangkut.....dst

2. Konosemen Perusahaan Pelayaran PT. Y, dalam klausul perjanjiannya disebutkan sebagai berikut :
 - a. Nahkoda kapal akan mengganti kerugian dan barang-barang hilang oleh karena kesalahan menurut faktur, demikian juga nahkoda kesasardst
 - b. Sipengirim maupun sipenerima memuat dan membongkar barangnya dengan ongkosdst.

Gambaran tersebut dapat disimpulkan bahwa terlepas dari ketentuan baik yang diatur dalam Pasal 504 jo Pasal 505 KUHD, dalam hal pertanggungjawaban hukum dengan diterbitkannya konosemen (*bill of lading*) kesemuanya bermuara pada Nahkoda. Hal tersebut sesungguhnya tidak lepas dari adanya kedudukan yang tidak seimbang, bukankah antara perusahaan pengangkutan dan nahkoda terikat pula dalam perjanjian perburuhan. Sehingga makna yang tersurat dalam klausul adalah perjanjian baku atau kontrak baku, yang sering disertai dengan klausula *eksonerasi*, yaitu suatu klausula yang bermaksud untuk membatasi, mengurangi atau bahkan mungkin mengalihkan tanggung jawab kepada pihak lain. Sehingga tepatlah apa yang dikatakan Engels, klausula *eksonerasi* tersebut dapat dituangkan dalam tiga bentuk *yuridis*, yakni pengurangan atau penghapusan tanggung jawab, pembatasan atau penghapusan kewajiban-kewajiban, salah satu pihak dibebani dengan kewajiban untuk memikul tanggung jawab pihak lain yang mungkin ada, untuk kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

B. Fungsi Dokumen Kepemilikan

Konosemen (*bill of lading*) seringkali digambarkan sebagai dokumen kepemilikan yang memberikan kesempatan kepada pemilik barang untuk menerima kredit dalam penjualan internasional. Akan tetapi, menjadi penting untuk dicatat bahwa konosemen (*bill of lading*) dapat dianggap sebagai dokumen kepemilikan hanya apabila ia adalah kosomen (*bill of lading*) atas perintah (*an order bill*) yang berdasarkan itu, pengangkut barang setuju untuk menyerahkan barang di

⁷Mariam Darus Badruzaman, dkk, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Cetakan Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, (2001)

⁸Subekti, *Aneka Perjanjian*, cetakan keenam, Alumni, Bandung, 1995, hlm.5.

pelabuhan yang dituju atau pihak yang ditunjuk atau penggantinya. Sedangkan konosemen (*bill of lading*) yang bersifat langsung dan untuk pengiriman bukanlah dokumen kepemilikan walaupun ia harus ditunjukkan sebelum pengangkut dapat menyerahkan barang-barang-barang yang diangkutnya.

Sebagai dokumen kepemilikan, konosemen (*bill of lading*) memberikan hak kepada pemegangnya untuk menerima barang-barang dengan menunjukkan konosemen (*bill of lading*) tersebut. Karenanya, penyerahan kepada pemegang konosemen (*bill of lading*), sekalipun apabila ia belum membayar barang tersebut, membebaskan pemilik kapal dari kewajiban apapun, dengan ketentuan bahwa penyerahan tersebut dibuat dengan itikad baik dan tanpa adanya pemberitahuan tentang cacatnya kepemilikan pemegang barang-barang tersebut atau klaim tandingan atas barang-barang tersebut. Pemilik kapal bertanggung jawab atas pelanggaran perjanjian pengangkutan dan/atau perubahan kargo apabila barang-barang diserahkan kesuatu pihak tanpa adanya konosemen (*bill of lading*). Pengangkut yang menyerahkan kargo tanpa konosemen (*bill of lading*) bertanggung jawab atas penyerahan tersebut.

Penukaran konosemen (*bill of lading*) sangat sering pula terjadi di dalam praktek, hal ini sangat berisiko bagi pemilik kapal, terutama apabila penukaran tersebut tidak dilakukan dengan sempurna dan terdapat lebih dari satu konosemen (*bill of lading*) oleh dua orang pemegang konosemen yang menuntut penyerahan barang yang sama. Dalam konteks ini meskipun Pasal 507 KUHD memungkinkan penerbitan dua lembar atau lebih konosemen (*bill of lading*) yang dapat diperdagangkan, tetapi bagi kedua lembar konosemen itu berlaku *asas seluruhnya untuk satu dan satu untuk seluruhnya*. Hal ini terjadi misalnya, karena seseorang pemegang konosemen (*bill of lading*) menjual masing-masing konosemennya kepada dua orang yang berbeda.

Dalam hal ini pembentuk undang-undang memberikan penyelesaian sebagai berikut:⁹

- a. Bila tidak dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang singkat mengenai siapa pemegang konosemen yang berhak untuk menerima penyerahan, maka si pengangkut diwajibkan menyimpan barang-barang muatan itu dalam suatu gudang di pelabuhan tujuan atas beban yang berhak. Jika dipelabuhan tujuan tidak ada gudang penyimpanan, maka pengangkut berhak dapat mengangkut barang-barang muatan itu uturus ke pelabuhan terdekat yang ada gudang penyimpanannya (Pasal 516 ayat (1), (2) KUHD)
- b. Apabila barang-barang itu ada yang lekas rusak/busuk, maka atas permintaan setiap pemegang konosemen, barang-barang yang akan lekas rusak itu dapat dijual lelang (Pasal 516 Ayat (3) KUHD)
- c. Siapa dari kedua orang pemegang konosemen yang lebih berhak daripada yang lain, ditentukan dalam Pasal 517 KUHD, yang isi pokoknya adalah sebagai berikut : pemegang konosemen yang langsung menerima dari pemegang konosemen dua-duanya, yang tidak diserahkan dengan cuma-cuma (*order bezwarende title*) kepada seorang yang jujur (*ter goeder trouw*) adalah pemegang konosemen yang lebih berhak dari pada lainnya.

Lebih lanjut, penentuan pemegang konosemen yang lebih berhak dari pada yang lainnya, seperti yang ditentukan oleh Pasal 517 KUHD, tidak berarti bahwa pemegang konosemen yang lebih berhak itu adalah yang benar-benar berhak atas barang yang bersangkutan. Pasal 517 KUHD hanya bertujuan, bila barang-barang sudah diserahkan kepada pemegang konosemen sebagai dokumen pengangkutan dan surat berharga sudah tidak berlaku lagi. Sesudah barang-barang yang bersangkutan diserahkan kepada pemegang konosemen yang lebih berhak, seperti yang ditentukan dalam Pasal

⁹H.M. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Djambatan, Jakarta, 2000., hlm., 223.

517 KUHD, maka masih ada kemungkinan adanya perselisihan tentang siapa yang benar-benar berhak atas barang-barang tersebut.

Siapa yang benar-benar berhak atas barang-barang yang bersangkutan, dapat diketemukan dalam Pasal 517a KUHD, yang menentukan bahwa penyerahan konosemen secara sah, berarti sama dengan penyerahan barang-barang itu sendiri. Hal ini dapat disamakan dengan penyerahan kunci atas rumah/gudang, dimana barang-barang yang akan diserahkan itu berada, hal ini berarti bahwa pemilik kunci rumah/gudang tersebut adalah juga pemilik barang-barang yang ada di dalamnya (Pasal 612 Ayat (1) KUHPdt. dengan demikian ada kemungkinan, barang muatan kapal, sebelum diserahkan kepada pemegang konosemen yang lebih berhak, disita lebih dulu atas permintaan pemegang konosemen yang lain, dengan alasan bahwa dialah yang berhak atas barang-barang itu. kalau penistaan itu terjadi, maka pengangkut tidak boleh menyerahkan barang-barang itu kepada siapapun. Dalam hal ini yang dipedomani adalah ketentuan Pasal 516 KUHD, dalam mana ditentukan barang-barang itu harus disimpan dalam gudang pelabuhan alamat. Sesudah mana perselisihan mengenai siapa yang benar-benar berhak atas barang-barang itu diajukan kepada Pengadilan Negeri setempat.

Apabila seseorang dengan kepentingan atau hak atas barang-barang yang disebutkan di dalam konosemen (*bill of lading*) mengalami kerugian atau kerusakan sebagai akibat pelanggaran kontrak pengangkutan akan tetapi hak untuk menuntut atas pelanggaran terletak pada orang lain, maka orang lain tersebut berhak untuk melaksanakan hak untuk menuntut demi kepentingan pihak yang mengalami kerugian kerugian atau kerusakan dalam hal yang sama sebagaimana hak tersebut dapat dilaksanakan apabila hak tersebut terletak pada orang yang berhak untuk melaksanakan hak itu.

Prinsipnya penyerahan konosemen (*bill of lading*) kepada orang lain dilaksanakan dengan beberapa cara, yaitu :

- a. Sesi (*cessie*), cara ini diatur dalam Pasal 613 Ayat (1) dan (2) KUHPdt. cara ini

dipakai untuk konosemen atas nama yang kan diserahkan kepada orang lain. Sesi ini dilakukan dengan cara membuat akta otentik atau di bawah tangan, dengan mana hak kebendaan itu diserahkan kepada orang lain. Akta ini ditandatangani oleh yang menyerahkan dan sipenerima hak.

- b. Endosemen, dilakukan dengan cara penyerahan bagi konosemen kepada pengganti kepada orang lain. Adapun caranya ialah dengan menulis pada konosemen (*bill of lading*) itu kata-kata yang berbunyi, “untuk saya kepada tuanatau pengganti” dan ditandatangani, sesudah mana konosemen itu diserahkan kepada yang bersangkutan secara fisik.
- c. Penyerahan fisik sebagaimana ditentukan Pasal 613 Ayat (3) KUHPdt, penyerahan konosemen kepada pembawa cukup dilakukan dengan penyerahan fisik, yaitu tanpa menulis kata apa-apa, konosemen ini langsung diserahkan kepada pemilik baru oleh pemegang.

Karena konosemen kepada pengganti dan kepada pembawa ini mudah diserahkan kepada orang lain, maka konosemen jenis ini mudah diperjualbelikan. Hal yang terakhir ini merupakan unsur mutlak dari surat berharga.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari uraian yang dikemukakan dalam pembahasan menyangkut perjanjian pengangkutan barang di laut dengan instrument konosemen (*bill of lading*) dapat disimpulkan bahwa dalam perjanjian tersebut konosemen mempunyai fungsi dan peran sebagai berikut :

1. Fungsi Pembuktian Kontrak, nampak pada adanya para pihak sebagai kontraktan yang yang termuat dalam surat konosemen (*bill of lading*), penentuan tempat/tanggal, obyek perjanjiannya, hak dan kewajiban serta pembubuhan tanda tangan.
2. Fungsi Dokumen Kepemilikan, dimana kedudukan konosemen yang juga memuat perihal kebendaan, dimana ini berarti bahwa konosemen juga mempunyai sifat kebendaan (*Droit de Suite*) yang menunjukan setiap pemegangnya berhak

dan/atau menuntut penyerahan barang-barang yang tercantum di dalam konosemen tersebut kepada siapa penyelenggaraan pengangkutan itu diadakan.

B. Saran

Berkenaan dengan perjanjian pengangkutan laut dengan menggunakan instrument konosemen, dimana fungsinya selain sebagai bukti kontrak maupun dokumen kepemilikan yang keduanya merupakan satu kesatuan dalam tataran pelaksanaannya, dalam hal kepastian hukum dianggap perlu untuk dicermati menyangkut hal-hal sebagai berikut:

1. prasyarat konosemen sebagai suatu akta
2. demi keadilan, dalam hal pembebanan pertanggungjawaban dalam klausula perjanjian konosemen dianggap perlu untuk mengacu pada kepatutan dan kelaziman menurut ketentuan yang berlaku secara proporsional.
3. Prasyarat konosemen (*bill of lading*) dapat dianggap sebagai dokumen kepemilikan dan bukan dokumen kepemilikan dipandang perlu terdapat penegasan secara tertulis dalam formatnya.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Dagang Tentang Surat-Surat Berharga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Seri 5, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 1985.
- Mariam Darus Badrulzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 1994.
- Subekti, *Aneka Perjanjian, Cetakan Kesepuluh*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.
- Niniek Suparni, S.H., *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kepailitan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2006.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

C. Jurnal/Makalah

- Erman Rajagukguk, *Kontrak Dan Fungsinya*, Jurnal Magister Hukum UI, 1999.
- Peter Mahmud Marzuki, *Batas-Batas Kebebasan Berkontrak*, Yuridika, Vol.18, No., Mei 2003
- , *Kontrak Bisnis Internasional* (bahan kuliah Magister Hukum Universitas Airlangga), Surabaya, 2001.

BIODATA

RANI, Lahir di Serang, 02 Mei 1987, Alamat Rumah Jalan Raden Saleh Nomor 22 Palu Sul-Teng, Nomor Telepon +6285920055305, Alamat Email rjrandi2@gmail.com

